

## AMARES (Pousada)

A ponte do Porto, alçada sobre o rio Cávado, situa-se no distrito de Braga, município de Amares, na União das Freguesias de Ferreiros, Prozelo e Besteiros. Localiza-se a 14,8 km a norte da cidade de Braga, sendo acessível a partir desta pela N101 até Dume e daqui pela N225-4 que liga Amares a Póvoa de Lanhoso. Ao km 55 deve infletir-se, primeiro à direita e, logo de seguida, à esquerda, encontrando-se a entrada da ponte, hoje não acessível a veículos.

### *Ponte do Porto*

**E**M CANTARIA DE GRANITO, apresenta traçado reto, com tabuleiro horizontal assente sobre onze arcos de dimensões e formas desiguais. Os quatro arcos centrais e principais, são quebrados. Entre os vãos maiores existem três olhais abertos sobre os pegões.

As faces da ponte a montante e a jusante mostram a utilização de aparelho do tipo pseudo-isódomo, ainda que se verifique a utilização de alvenaria irregular no remate superior da mesoestrutura, sendo as aduelas dos arcos centrais constituídas por silhares de fiadas compridas, e os

restantes, em geral, por aduelas mais largas, de forma trapezoidal. Nos silhares dos paramentos e no intradorso dos arcos podem observar-se marcas siglares dispersas.

Protegem a secção central da ponte, edificada sobre o leito, oito talhamares de recorte triangular a montante e sete contrafortes a jusante (um em terra seca), cujo tipo de aparelho, isodómico, difere do da mesoestrutura.

A extensão do tabuleiro, medida entre os arranques das guardas em cada margem, é de cerca de 111 m, sendo a bitola do mesmo, medida entre as mesmas guardas, de 3 m



*Perspetiva geral da  
ponte a jusante*



*Pespetiva da ponte  
amontante.  
Talhamares*

de largo. O tabuleiro, sem passeios, é revestido com asfalto e delimitado pelas referidas guardas em granito. No ponto central a ponte eleva-se a 4,6 m sobre a corrente do rio.

Construída em sítio isolado e impondo-se na paisagem com grande impacto cénico, pela sua extensão horizontal, a ponte do Porto parece testemunhar importante local de passagem, enquanto materialidade para o topónimo que a designa. De facto, os vocábulos porto ou portela, bastante frequentes na paisagem e no território portugueses, constituem testemunho da memória de lugares de passagem, fosse pelo acesso através de cursos de água, fosse em depressões na orografia que facilitavam os itinerários humanos (veja-se, bem perto de Amares, o caso da Portela do Homem).

Para Carlos Alberto Ferreira de Almeida, a ponte do Porto, que qualifica como “estreita, mas assaz longa” era obra medieval, situando a sua construção, pela observação das siglas nela existentes, em meados do século XIV. Essa estreiteza (entre 2,5 a 3 m) é, contudo, uma importante característica, quer quanto à média simples da dimensão da bitola dos tabuleiros, quer quanto à largura das vias medievais, como temos aferido através de medições sistemáticas.

Porém, a diversidade morfológica dos seus arcos, o desenho irregular dos paramentos e os contrafortes e ta-

lhamares possivelmente adossados posteriormente à edificação da travessia, posicionam-nos ante uma obra profundamente modificada ou construída em fases, durante e para além da idade média.

A sua localização, ao norte de Braga, sobre o Cávado, rio caudaloso e no seu curso médio com leito amplo entre planícies, explica o importante investimento na construção da ponte do Porto. Constituía, juntamente com as pontes de Barcelos e do Prado, uma das três travessias pétreas, aquela e esta de fundação medieval, a do Prado com uma longa existência desde a romanização. C. A. Ferreira de Almeida inclui-a no itinerário de uma das principais vias medievais que ligava Braga a Ponte da Barca e daqui a Monção, como se pode ver pelo mapa desenhado e publicado por este autor em 1973 e como confirmam os itinerários ainda em uso em finais de setecentos, como os cartografou Custódio Vilas Boas (este designa-a “Ponte do Posso”).

Ao assinalar a extensão e limites do concelho de Entre Homem e Cávado, o padre António Carvalho da Costa escreve, no início do século XVIII, que este se situava entre a ponte do Porto e a de Caldelas, frisando a importância deste edificado na geografia administrativa de então. Os memorialistas da época, ao referirem-se ao Cávado, não esquecem a ponte do Porto, que o abade de São Tomé de



*Perspetiva da ponte a jusante*

Prozelo, freguesia onde se situava a travessia, fazendo eco de tradição, escreve ter sido feita pelos romanos, sendo “de celebre e curiosa architectura”. Um outro clérigo memorialista, António José Pereira de Faria, abade de São Pedro de Figueiredo, acrescenta: “e é uma das antiquíssimas estruturas dos mesmos Romanos, como consta de algumas inscricoes gravadas nesta ponte que aqui nam descrevo por conjecturar o nam deixará de fazer o reverendo abbade de Purozelo [sic] em cujos limites se acha”.

*Estribo do pegão na margem direita: alguns silhares siglados*



Trata-se, supomos, da referência à inscrição registada por Mário Barroca, e por si interpretada como comemorativa da construção da ponte, que se encontrava num rochedo próximo à ponte, submerso pelo Cávado. Segundo o epigrafista, que nos oferece a leitura da referida inscrição:

IIII<sup>o</sup> · IDUS · IVLII· ERA [...] /  
· EP(iscopu)S · I(o)H(a)N(ni)S [...]

esta aludirá à intervenção de um bispo, de nome João, provavelmente bracarense, que a historiografia convencionou aceitar como D. João Peculiar (episcopado 1138-1175). Mário Barroca corrobora-o, relacionando a epígrafe com um diploma de 1118-1128 que documenta certa doação aos Templários por D. Paio Mendes (antecessor de D. João Peculiar) em troca da construção da ponte do Cávado. Assim sendo e assumindo tratar-se da Ponte do Porto, conclui afirmando teria esta sido edificada ainda durante o episcopado de D. Paio Mendes (1118-1137), sendo terminada (o autor fala em bênção) durante governo de D. João Peculiar.

Ainda quanto à memorialística setecentista é pertinente a informação que nos oferece, nas mesmas respostas ao inquérito de 1758, o abade de Santiago de Goães, o qual, assinalando as pontes sobre o Cávado, escreve sobre

a do Porto estar “munto arruinada com huma grande chea que houve hum dos annos próximo passados e está sem ameas a maior parte della”, confirmando a nossa ideia de uma travessia sempre necessitada de sucessivas remodelações e oferecendo-nos uma imagem, hoje desaparecida, de um tabuleiro com ameias (o termo correto será, talvez, o de merlões) – perfil porventura semelhante ao da ponte sobre o Lima, edificada junto à vila. Sobre o ano da cheia, talvez se refira ao de 1742, que o abade de São João Baptista de Rio Caldo diz ter ocasionado a destruição de uma quarta ponte de pedra alçada sobre o Cávado, a da Frieira, levada por essa enchente.

A sua extensão e o número de arcos (onze) colocam-na a par de outras travessias de grande dimensão e impacto visual na paisagem hodográfica medieval portuguesa, nomeadamente as pontes de Coimbra, com cerca de vinte e quatro arcos (hoje inexistente), a ponte sobre o Lima (com vinte e um arcos), a ponte sobre o Tua, em Mirandela (com vinte arcos), a ponte sobre o Leça, em Matosinhos (dezoito arcos, hoje inexistente) e a de Lagoncinha (seis arcos), entre outras de grande e média escala, de âmbito regional e até nacional.

A edificação de tais travessias deve compreender-se numa esfera de administração territorial e até de projeção política de indivíduos, como se infere do apoio dado por certos homens a tais obras, como no caso da Ponte do Porto, a cremos na hipótese levantada por M. Barroca, pelos bispos bracarenses, ou a outras, os próprios monarcas, como D. Afonso Henriques que, no seu testamento, datado de 1179, legou várias somas de dinheiro destinadas à construção ou reconstrução de algumas pontes no território portugalense.

Texto: NR - Fotos: NR/SVS

### *Bibliografia*

ALMEIDA, C.A.F., 1968, I, p. 197; ALMEIDA, C.A.F., 1973b; BARROCA, M.J. 2000a, I, p. 330; BARROCA, M.J., 2000a, Insc. n.º 77 (de [1138-1175], julho, 12); BARROCA, M.J., 2017a, Insc. n.º 91 (de [1138-1175], julho, 12); COSTA, A.C., 1706-12, I, p. 252; MEM. PAROQ. 1758 (2003), pp. 46, 48 e 53.